DIRECTION DE L'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE DES PROJETS HYDRIQUES ET INDUSTRIELS

Rapport d'analyse environnementale de la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de stabilisation de la berge de la rivière Saint-Maurice, sur le territoire de la municipalité de Shawinigan, par le ministère des Transports

Dossier 3216-02-042

Le 27 mars 2013

Développement durable, Environnement, Faune et Parcs
Québec

ÉQUIPE DE TRAVAIL

De la Direction de l'évaluation environnementale des projets hydriques et industriels :

Chargé de projet :	Monsieur Benoît Vigneault, chargé de projet
Analyste :	Monsieur François Delaître, coordonnateur des projets d'aménagement de cours d'eau et de plans d'eau
Supervision administrative :	Monsieur Yves Rochon, directeur
Révision de textes et éditique :	Madame Marie-Ève Jalbert, secrétaire

SOMMAIRE

La présente demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement fait suite à la constatation du 23 octobre 2012, du Service de la géotechnique et de la géologie du ministère des Transports du Québec (MTQ), à l'effet que la stabilité d'une partie du talus naturel de la rivière Saint-Maurice dans le secteur de Saint-Jean-des-Piles, est précaire et que le risque de glissement de terrain est très élevé.

Le MTQ avait prévu effectuer des travaux de stabilisation dans le secteur visé par la présente demande, et ce, en raison d'un glissement de terrain dans les dépôts de silt-argileux sensibles survenu à cet endroit le 3 avril 2005. Ces travaux étaient planifiés pour l'hiver 2014 et devaient être réalisés sur une longueur d'environ 200 mètres (m). Cependant, des indices de subsidences et l'affouillement du bas du talus par la rivière à cet endroit font en sorte que la zone à stabiliser s'étend désormais sur près de 380 m et que les travaux doivent être réalisés le plus rapidement possible.

Le chemin Principal de Saint-Jean-des-Piles (route 38882) longe le sommet du talus à stabiliser sur une distance de plus de 320 m. Cette zone se trouve au nord du coeur villageois du secteur de Saint-Jean-des-Piles, à Shawinigan plus spécifiquement à près de trois kilomètres au sud de l'entrée du parc national de la Mauricie.

Afin de bien comprendre l'origine de cette instabilité, le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du laboratoire des chaussées du MTQ a été dépêché sur place. Une visite sur le terrain le 1er août 2012 a mené à un premier rapport technique déposé le 9 août 2012. Ce rapport mentionne que la stabilité de la pente du talus est par endroits «marginale» et que le risque de glissement de terrain est très élevé notamment entre les chaînages 6+320 et 6+465 du chemin Principal. Ce rapport recommande la réalisation de travaux de stabilisation d'urgence, à l'hiver 2013, sur une longueur de 200 m.

Lors d'une seconde visite des lieux le 23 octobre 2012, de nouveaux indices d'instabilité ont été observés et l'érosion du bas du talus s'était accentuée. L'avis technique en découlant, daté du 26 octobre 2012, recommande également des travaux d'urgence à l'hiver 2013 de même qu'un suivi serré des lieux, à raison de deux visites par semaine, afin de pouvoir réagir rapidement si des déformations du pavage survenaient, signes qu'un glissement est imminent.

Advenant un glissement, le chemin Principal pourrait être emporté en partie ou en totalité ce qui constitue un risque pour la sécurité du public et provoquerait l'isolement d'une vingtaine de résidences.

Il existe un chemin de détour pour le chemin Principale via le parc national de la Mauricie. Ce détour représente une distance d'une centaine de kilomètres. De plus, la route qui passe dans le parc national est normalement fermée l'hiver et non déneigée.

Les travaux de stabilisation impliquent des travaux de creusage et de remblayage à l'intérieur de la limite des inondations de récurrence de 2 ans sur une longueur excédant le seuil d'assujettissement de 300 m prévu au paragraphe b) du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23).

Considérant la nécessité d'intervenir dans les plus brefs délais, le MTQ a acheminé une demande auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs le 14 novembre 2012 afin que ces travaux urgents puissent être soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, le tout conformément à l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.Q.E.) (chapitre Q-2).

Les travaux d'urgence initialement prévus à l'hiver 2013 ont été reportés à l'été en période sèche compte tenu de l'ampleur de ceux-ci (durée prévue de 21 semaines). Ces travaux consistent à mettre en place un contrepoids en enrochement dans le bas des talus ciblés sur une distance d'environ 380 m. Les travaux occasionneront des impacts temporaires sur la quiétude des résidants en raison de l'augmentation de la circulation lourde. De plus, les travaux en eau causeront une mobilisation de matières en suspension en plus de détruire une superficie de plus de 6 600 mètres carrés (m^2) d'habitat faunique.

Des mesures d'atténuation comme un plan de communication et une signalisation adéquate minimiseront les perceptions négatives des travaux. Des barrières à sédiments seront utilisées pour prévenir et atténuer la dispersion de matières en suspension en périphérie des travaux. De plus, l'initiateur s'est engagé à réaliser un projet de compensation afin de suppléer à la destruction de l'habitat du poisson. L'ensemble de ces mesures rend le projet acceptable du point de vue environnemental.

Considérant qu'il est requis d'agir rapidement afin de prévenir un éventuel glissement de terrain qui pourrait compromettre la sécurité des utilisateurs de la route ainsi que l'intégrité de l'infrastructure routière, il est recommandé que le projet de stabilisation d'urgence de la berge de la rivière Saint-Maurice le long du chemin Principal sur le territoire de la municipalité de Shawinigan soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré au ministre des Transports du Québec à cet effet.

TABLE DES MATIÈRES

Équipe de travail i

Sommaire iii

Liste des figures vii

Liste des annexes vii

Introduction 1

1. Le projet 1

1.1 Description de la catastrophe réelle ou appréhendée 1

1.2 Description du projet 4

2. Analyse de la demande 5

2.1 Protection contre l'érosion 5

2.1.1 Clé et enrochement 5

2.1.2 Contrepoids 6

2.1.3 Méthodes de travail 6

2.2 Analyse de la justification de la soustraction du projet à la procédure 7

2.3 Analyse de la solution et ses impacts 7

2.3.1 Ingénierie de la solution de stabilisation retenue 7

2.3.2 Impact sur la qualité de l'eau 8

2.3.3 Habitat du poisson 8

2.3.4 Qualité de vie des résidants 9

Conclusion 9

Références 11

Annexes 13

LISTE DES FIGURES

FIGURE 1. LOCALISATION DU SITE À L'ÉTUDE ET DE LA ZONE DES TRAVAUX DE STABILISATION DE LA BERGE DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE AU NORD DE SAINT-JEAN-DES-PILES ET EMPIÈTEMENT PROJETÉ DANS LE MILIEU HYDRIQUE 4

FIGURE 2 COUPES TYPES DES OUVRAGES À CONSTRUIRE, CHAÎNAGES 26+200 À 26+550 6

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS 15

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET 17

INTRODUCTION

Le présent rapport constitue l'analyse environnementale de la demande de soustraction du projet de stabilisation de la berge de la rivière Saint-Maurice, le long du chemin Principal (Route 38882), sur le territoire de la municipalité de Shawinigan par le MTQ (Figure 1).

Les travaux de stabilisation impliquent des travaux de creusage et de remblayage à l'intérieur de la limite d'inondation de récurrence de 2 ans sur une longueur excédant le seuil d'assujettissement de 300 m prévu au paragraphe b) du premier alinéa de l'article 2 du Règlement sur l'évaluation et l'examen des impacts sur l'environnement (chapitre Q-2, r. 23). Considérant la nécessité d'intervenir dans les plus brefs délais, le MTQ a déposé une demande auprès du ministre du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs afin que ces travaux puissent être soustraits de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation lui soit délivré, le tout conformément à l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement (L.Q.E.) (chapitre Q-2).

Cet article mentionne que le gouvernement peut, sans avis, soustraire un projet de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, dans le cas où la réalisation du projet est requise afin de réparer ou de prévenir des dommages causés par une catastrophe réelle ou appréhendée.

Dans le cas où le gouvernement soustrait un projet de la procédure, ce dernier doit délivrer un certificat d'autorisation pour le projet et l'assortir des conditions qu'il juge nécessaires pour protéger l'environnement.

Sur la base des informations fournies par l'initiateur, l'analyse effectuée par les spécialistes du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs (MDDEFP) et du ministère consulté permet d'établir, à la lumière de la justification du caractère urgent du projet, l'acceptabilité environnementale du projet, la pertinence de le réaliser ou non et, le cas échéant, d'en déterminer les conditions d'autorisation.

1. LE PROJET

1.1 Description de la catastrophe réelle ou appréhendée

Le 3 avril 2005, un glissement de terrain dans les dépôts de silt-argileux sensibles est survenu à l'endroit ciblé par la présente demande de soustraction. À la suite de cet événement, et pendant plusieurs années, le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du laboratoire des chaussées du MTQ a procédé à une étude de stabilité du talus. Il avait prévu y effectuer des travaux de stabilisation. Initialement, ces interventions avaient été planifiées pour l'hiver 2014 et totalisaient une longueur d'environ 200 m. Or, les dernières observations effectuées ont montré des indices de subsidences et d'affouillement dans le bas du talus. En conséquence, la zone à stabiliser s'étend désormais sur environ 380 m.

Une visite de terrain a été effectuée le 1er août 2012 par le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du laboratoire des chaussées du MTQ. Le rapport de cette visite a été déposé le 9 août 2012. Ce document mentionne que la stabilité de la pente du talus était par endroits «marginale» et que le risque de glissement de terrain était très élevé notamment entre les chaînages 6+320 et 6+465 du chemin Principal. Ce rapport recommande des travaux de stabilisation d'urgence sur une longueur de 200 m à réaliser à l'hiver 2013 alors que le sol sera gelé.

Lors d'une seconde visite des lieux, le 23 octobre 2012, de nouveaux indices d'instabilité ont été observés ainsi qu'une augmentation de l'érosion du bas du talus. L'avis technique qui en découle, du 26 octobre 2012, recommande des travaux d'urgence à réaliser à l'hiver 2013 de même qu'un suivi serré des lieux fixé à deux visites par semaine. Ce suivi a été établi de manière à pouvoir réagir rapidement si des déformations du pavage survenaient. Cette particularité indiquerait qu'un glissement est imminent. Dans un document du 14 novembre 2012, le MTQ revoit le dimensionnement des ouvrages à réaliser de 200 m à 380 m sur la base des constatations effectuées le 23 octobre 2012.

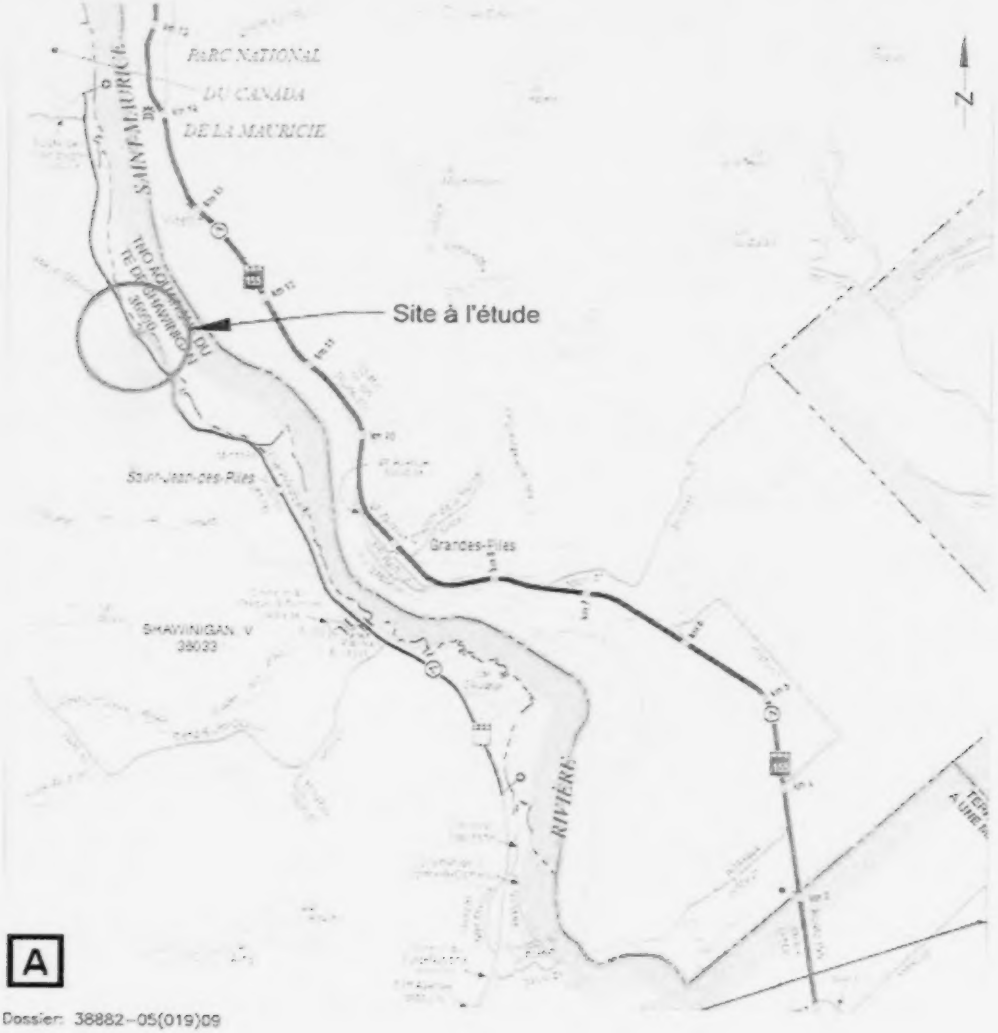
L'urgence de l'intervention vient de l'instabilité actuelle du talus. Dans l'éventualité d'un glissement de terrain, le chemin Principal pourrait être emporté, en tout ou en partie, ce qui représente un risque important pour la sécurité des gens utilisant la route ou encore résidant à proximité.

Par ailleurs, un tel glissement aurait pour conséquence d'isoler une vingtaine de résidences situées au nord de la zone des travaux. Le chemin Principal, qui mène vers le nord au parc national de la Mauricie, est le seul lien entre les résidants au nord de la zone concernée et le village de Saint-Jean-des-Piles au sud. En été, une route alternative située dans le parc national permettrait de désenclaver ces résidences. Ce détour représente toutefois une distance d'une centaine de kilomètres. En hiver, cette route est fermée et non déneigée. À cette période de l'année, aucune voie alternative ne pourrait être utilisée pour desservir les résidants qui seraient isolés par l'effondrement des assises du chemin Principal. Les travaux d'urgence initialement prévus à l'hiver 2013 ont été reportés à l'été 2013 en période sèche compte tenu de l'ampleur de ceux-ci.

Le tronçon du chemin Principal sujet au projet de stabilisation est situé entre la rivière Saint-Maurice et l'un de ses affluents. L'option de déplacer le tracé actuel de la route vers l'intérieur des terres implique un empiètement dans un milieu humide sans pour autant éliminer le risque de glissement de terrain en bordure de la rivière Saint-Maurice. Compte tenu des impacts environnementaux, des coûts importants et de l'enjeu de la sécurité publique, cette option n'a pas été retenue.

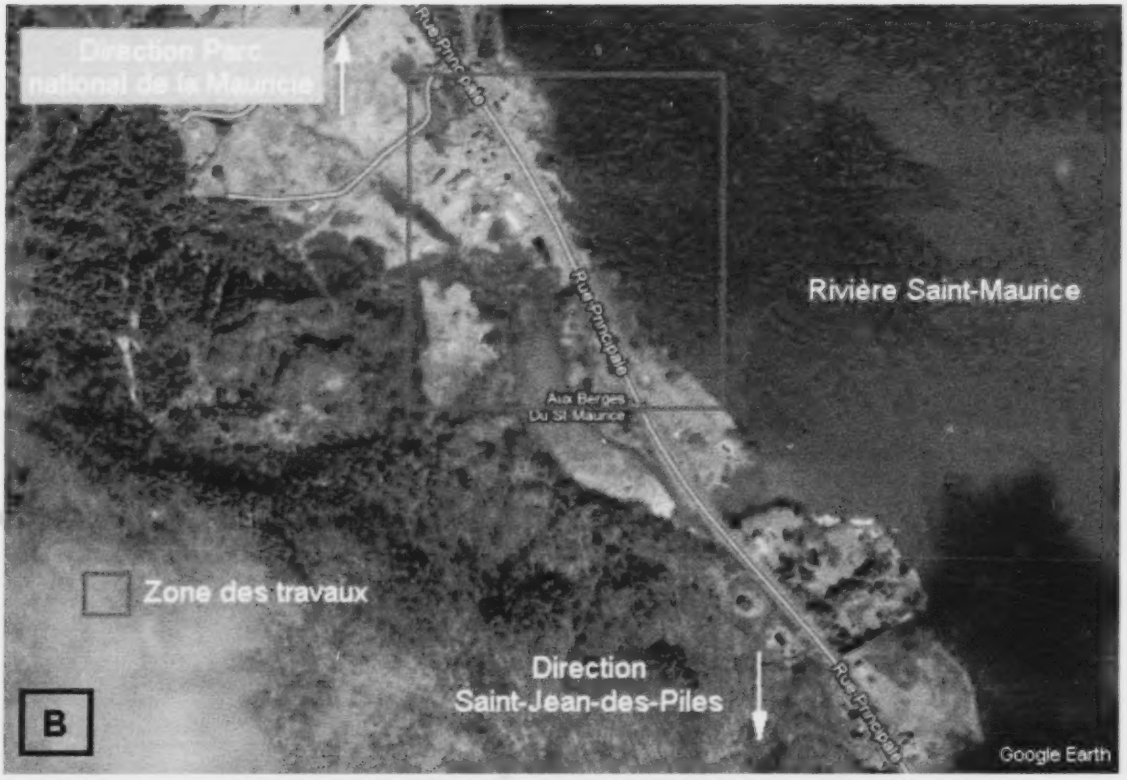
Les dépôts meubles qui composent les sols des environs sont composés de silt-argileux d'origine marine. En effet, ces sédiments sont issus de la sédimentation au fond de la mer post glaciaire de Champlain qui a envahi la vallée du Saint-Maurice lors du retrait glaciaire il y a environ 15 000 ans. Ces silt-argileux ont la caractéristique d'être sensibles au glissement de terrain lorsqu'ils sont surchargés ou saturés en eau.

Ministère des Transports
Québec
Direction Laboratoire des Chaussées
Service Géotechnique et Géologie



A

Dossier: 38882-05(019)09



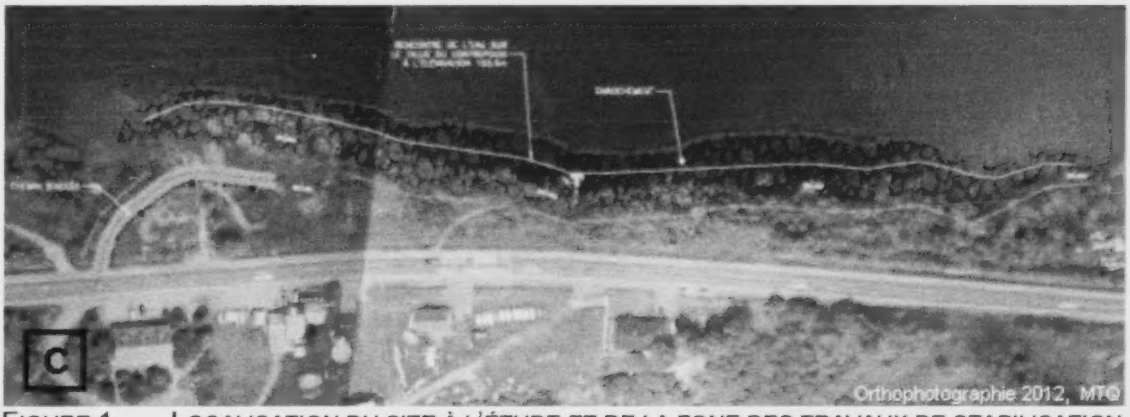


FIGURE 1. LOCALISATION DU SITE À L'ÉTUDE ET DE LA ZONE DES TRAVAUX DE STABILISATION DE LA BERGE DE LA RIVIÈRE SAINT-MAURICE AU NORD DE SAINT-JEAN-DES-PILES ET EMPIÈTEMENT PROJETÉ DANS LE MILIEU HYDRIQUE.

1.2 Description du projet

Afin d'identifier les travaux nécessaires à la stabilisation du talus argileux de la rivière et ainsi protéger la route, le MTQ a effectué des analyses sur le site lui permettant de déterminer les paramètres de la mécanique du sol. Le Service de la géotechnique et de la géologie de la

Direction du laboratoire des chaussées a ainsi émis des recommandations en vue de définir la configuration des travaux de stabilisation à réaliser. Ces recommandations se retrouvent dans deux rapports soit celui du 9 août 2012 et celui du 14 novembre 2012.

Deux configurations d'ouvrage de protection sont proposées selon les caractéristiques du terrain. Pour les secteurs compris entre les chaînages 6+200 et 6+240 et 6+470 à 6+550 le Service de géotechnique recommande une protection contre l'érosion en enrochement avec une clé de 1,2 m dans le lit de la rivière pour prévenir l'affouillement.

Pour l'autre secteur (chaînage 6+240 à 6+470), le MTQ recommande un contrepoids en empierrement dans le talus en supplément de l'ouvrage de protection contre l'érosion.

Dans les deux cas, le sommet des ouvrages atteint au maximum la cote 107 m. L'enrochement quant à lui sera érigé jusqu'à la cote 104 m. Le site de stabilisation se situe en amont du barrage de Grand-Mère géré par Hydro-Québec. L'élévation maximum critique permise par les gestionnaires du barrage est 102,62 m tandis que les marnages enregistrés depuis 2006 varient entre 102,35 m et 102,56 m.

Les travaux sont prévus à l'été 2013 à partir du 15 juillet. La durée des travaux est estimée à 21 semaines par l'initiateur.

2. ANALYSE DE LA DEMANDE

2.1 Protection contre l'érosion

2.1.1 Clé et enrochement

Pour l'ensemble des secteurs à stabiliser, la base de l'ouvrage de protection contre l'érosion sera constituée d'une clé reposant dans le lit de la rivière. Cette clé sera conçue de manière à prévenir l'affouillement par l'écoulement de la rivière et ainsi éviter son affaissement. Le lit de la rivière devra être excavé d'un mètre au minimum afin de mettre en place la clé et ainsi de s'assurer que les agents hydrodynamiques (écoulement, glace) n'auront pas d'emprise sur la base de l'ouvrage. Selon la coupe type (figure 2), la clé aura une épaisseur minimale d'un mètre et une longueur d'environ deux mètres.

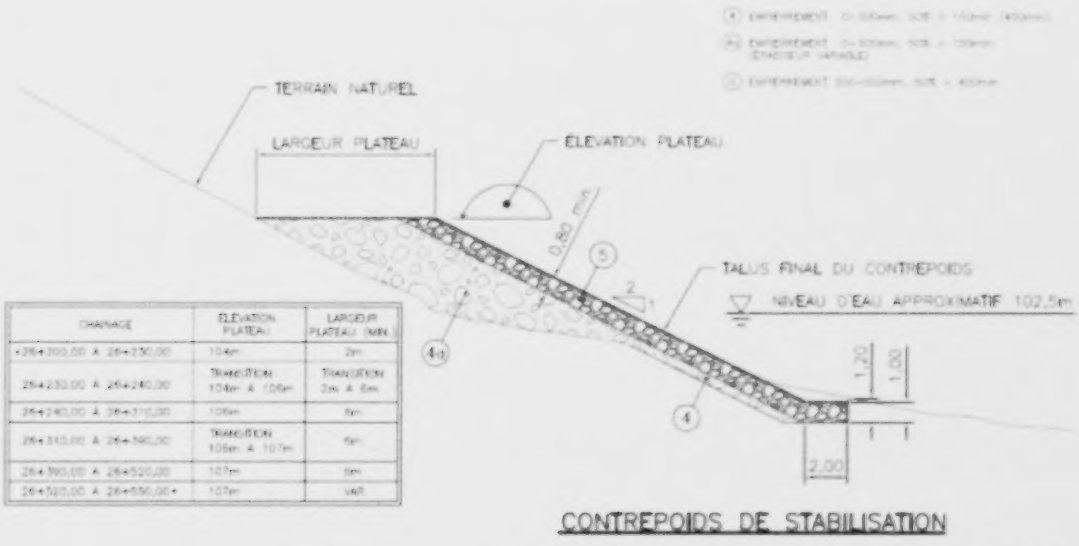
De plus, comme il est difficile de mettre en place une membrane géotextile dans l'eau, le calibre des pierres utilisées pour concevoir la clé agira également comme filtre. Le calibre de la pierre filtre déposée sur l'argile sera composé de pierres 0-300 millimètre (mm) avec un D50 de 150 mm sur une épaisseur d'au moins 450 mm. Cette pierre filtre sera recouverte de pierres de carapace de calibre 300-500 mm (D50 de 400 mm) sur une épaisseur minimale de 800 mm jusqu'à la cote altimétrique de 104,0 m.

L'enrochement sera construit du bas vers le haut du talus avec une pente maximale de 1V:2H. Le sommet de l'enrochement sera constitué d'un replat d'un minimum de 6 m de large. Afin de limiter les risques de glissement de terrain, les travaux seront réalisés par séquence de cinq mètres.

2.1.2 Contrepoids

En utilisant les paramètres mécaniques déterminés dans leur analyse, le MTQ a dimensionné un contrepoids pour obtenir un gain du coefficient de sécurité de l'ordre de 25 %. Pour les secteurs compris entre les chaînages 6+240 à 6+470, ce contrepoids de stabilisation de talus sera adjoint à la protection contre l'érosion. Le contrepoids de stabilisation en empierrement a été dimensionné de façon à assurer la stabilité de l'ensemble du talus argileux.

Le contrepoids sera composé d'un cœur de matériel dense composé de pierres dynamitées de calibre 0-300 mm avec une proportion d'au moins 50 % supérieur à 150 mm. Le cœur du contrepoids aura une épaisseur variable selon la configuration du terrain avec un minimum 450 mm d'épaisseur. Le cœur sera recouvert de pierres de carapace également dynamitées de calibre 300-500 mm (D50 de 400 mm). L'épaisseur de la carapace sera d'un minimum de 800 mm (figure 2).



Source: Modifié du plan_RD154120579/Feuillet 10

FIGURE 2 COUPES TYPES DES OUVRAGES À CONSTRUIRE, CHAÎNAGES 26+200 À 26+550

2.1.3 Méthodes de travail

Les travaux de stabilisation doivent être réalisés en période de gel ou encore en période sèche (été) afin d'éviter de travailler au moment où le sol est saturé en eau ce qui pourrait le rendre instable.

Le contrepoids sera construit à partir de la base et non en déversant les matériaux à partir du haut du talus. L'entrepreneur chargé des travaux devra donc aménager temporairement un chemin d'accès sécuritaire descendant vers la rivière. Celui-ci sera aménagé à partir du chaînage 6+580 (figure 1C). À partir de ce chemin, les travaux à la base du talus seront effectués par tranche de cinq mètres de longueur. Pour chaque tranche, la séquence de travail sera la suivante : excavation de la clé, remplissage de la clé avec la pierre dynamitée du calibre spécifié et mise en place de la

pierre d'enrochement de façon à aménager un chemin d'accès au-dessus du niveau d'eau dans la rivière.

Les déblais seront sortis du site au fur et à mesure de l'excavation et stockés à plus de 30 m du site des travaux. Une attention particulière sera accordée pour éviter le plus possible de remanier les argiles sous la clé pour ne pas les déstabiliser.

2.2 Analyse de la justification de la soustraction du projet à la procédure

Les débris du glissement de 2005, situés à la base du talus, représentaient jusqu'à tout récemment un contrepoids naturel pour celui-ci. L'érosion de ces débris par la rivière a toutefois déstabilisé le versant. Les forages effectués par le MTQ et l'analyse géotechnique qui en découle montrent que les sols en place sont composés principalement de silt-argileux sensibles, susceptibles de se liquéfier lorsqu'ils sont saturés en eau ou surchargés.

Les experts du Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du laboratoire des chaussées du MTQ sont catégoriques sur le fait qu'un glissement de terrain est susceptible de se produire à tout moment à cet endroit. En effet, le talus montre des signes d'instabilité et ceux-ci indiquent que le talus est à la limite de sa stabilité. Une légère modification des pressions d'eau, de l'érosion à sa base ou la mise en place d'une surcharge au sommet du talus peut entraîner sa rupture. Un tel évènement pourrait avoir de graves conséquences, non seulement sur l'infrastructure routière et ses utilisateurs, mais également sur les résidences à proximité et les gens qui y habitent. De plus, il n'existe actuellement aucun chemin alternatif pour désenclaver les résidences qui se verraient isolées par un glissement de terrain survenant en hiver ou tôt au printemps, tandis que le détour en été est d'une centaine de kilomètres. Il est donc primordial qu'une intervention de stabilisation du talus soit réalisée de façon préventive à cet endroit.

Dans ce contexte, il apparaît justifié que le projet de stabilisation du talus de la rivière Saint-Maurice à Saint-Jean-des-Piles soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement en vertu de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré au MTQ pour la réalisation des travaux.

2.3 Analyse de la solution et ses impacts

L'analyse environnementale du présent projet a été réalisée en collaboration avec la Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec du MDDEFP, le secteur Faune, la direction régionale du ministère de la Sécurité publique (MSP) ainsi que le Centre d'expertise hydrique (CEHQ).

2.2.1 Ingénierie de la solution de stabilisation retenue

Les structures choisies pour stabiliser le talus sont un contrepoids accompagné d'une carapace de protection en enrochement pour prévenir l'érosion. Ces ouvrages ont deux fonctions principales. Dans un premier temps, ils servent de contrepoids à la surcharge du sommet de talus. Ensuite, la carapace en enrochement protège le pied de talus de l'érosion susceptible de déstabiliser le talus dans le futur.

Selon les échanges tenus avec le CEHQ à propos de l'ingénierie des ouvrages proposés, ceux-ci ont été conçus dans les règles de l'art et devraient assurer la stabilité du talus.

2.2.2 Impact sur la qualité de l'eau

Une augmentation locale de la quantité de matières en suspension (MES) et de la turbidité de l'eau devrait être observée lors des travaux d'excavation de la clé et de la mise en place de l'enrochement. Cette augmentation pourrait s'avérer nuisible pour la faune et les habitats aquatiques.

Le MTQ a toutefois prévu des mesures particulières permettant de limiter les impacts du projet sur cet enjeu. Entre autres, au niveau de la méthode de travail, l'initiateur fera en sorte que la machinerie ne circulera en aucun temps sur le lit de la rivière. La séquence de travail retenue, par sections de cinq mètres, fera également en sorte de minimiser l'exposition du substrat meuble et donc la propagation des MES. De plus, l'installation de barrières à sédiments atténuera la dispersion des MES.

Le MTQ s'est également engagé à végétaliser le site des travaux limitant ainsi l'érosion du talus et l'apport de particules fines dans le milieu.

Le MTQ a également précisé que les déblais qui n'auront pas été utilisés pour la végétalisation de l'enrochement allaient être amenés hors chantier, selon les lois et règlements en vigueur et selon les exigences du Cahier des charges et devis généraux du MTQ, dans un site autorisé par le MDDEFP.

2.2.3 Habitat du poisson

Puisque la dispersion des MES devrait être restreinte en raison de la réalisation des travaux en période d'étiage et des particularités inhérentes à la méthode de travail, l'impact du projet sur l'habitat du poisson sera de faible ampleur.

De plus, il importe d'ajouter que les travaux envisagés ont comme objectif d'éviter un glissement de terrain qui serait susceptible de provoquer des impacts importants sur le poisson et ses habitats. Les travaux prévus causeront un empiétement important sur l'habitat du poisson. La superficie en cause est d'environ 6000 m^2. Le MTQ s'est engagé à compenser les habitats détruits par les travaux en déposant au MDDEFP un projet de compensation situé à l'intérieur du bassin-versant.

Compte tenu des engagements pris par l'initiateur et des mesures d'atténuation prévues, le secteur Faune ne s'oppose pas à la réalisation des travaux d'urgence. Le MDDEFP est d'avis que les impacts appréhendés sur la qualité de l'eau et sur la faune et les habitats aquatiques sont acceptables sur le plan environnemental.

2.2.4 Qualité de vie des résidants

L'impact de la réalisation du projet sera positif à moyen et long termes pour les propriétaires de résidences situées à proximité du secteur instable. En effet, le talus sera sécurisé et ceci dissipera le risque que leur propriété soit touchée par un glissement de terrain. L'impact sera également positif pour les utilisateurs du chemin Principal et pour les personnes qui résidant au nord du tronçon visé puisque la route sera sécurisée et ne sera plus à risque de glissement.

La réalisation des travaux risque toutefois de perturber la tranquillité des gens qui habitent le long du parcours emprunté par les camions qui assurent le transport des matériaux. En effet, la réalisation des travaux nécessitera un volume important de matériaux qui devra être acheminé par camions aux sites d'intervention. Il y aura donc assurément une augmentation du trafic lourd sur les routes du secteur et certains quartiers résidentiels s'en trouveront affectés. L'impact négatif du transport sur la qualité de vie des résidants sera à court terme et un horaire de travail assurant des périodes de tranquillité sera adopté.

L'initiateur s'est engagé à maintenir la circulation en tout temps dans le secteur des travaux. Cette mesure aura pour effet de permettre la circulation locale, mais également la circulation des usagers du parc national de la Mauricie.

Les travaux d'enrochement, quant à eux, devraient avoir un impact de moindre importance en ce qui concerne la qualité de vie des résidants en raison, encore une fois, de la période de réalisation des travaux, mais également parce qu'ils seront effectués en contrebas par rapport aux résidences à proximité. La propagation du bruit sera donc moindre. Un plan de communication sera par ailleurs mis en place pour informer les résidants de l'objectif des travaux et de leur durée.

Compte tenu de l'urgence de la situation et de l'objectif de sécuriser la route et la population potentiellement affectée, l'équipe d'analyse est d'avis que l'impact des travaux sur la qualité de vie des gens est acceptable.

CONCLUSION

L'analyse de la demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement du projet de stabilisation de la berge de la rivière Saint-Maurice le long du chemin Principal sur le territoire de la municipalité de Shawinigan a été effectuée par le MDDEFP à partir des documents et informations obtenus de l'initiateur et d'une visite sur le terrain.

Les conclusions de cette analyse sont à l'effet que la présente demande de soustraction à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement est justifiée. Le projet faisant l'objet de la présente analyse va permettre de corriger une situation présentant un risque réel important pour la sécurité des usagers de la route et des résidants à proximité. Les avis techniques émis par le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du laboratoire des chaussées du MTQ confirment en effet l'urgence de la situation.

La réalisation des travaux aura des impacts sur les milieux biologique et humain. En ce qui a trait à la qualité de l'eau, les précautions seront prises lors de la réalisation des travaux pour atténuer et minimiser la propagation des MES dans le milieu aquatique. De plus, l'initiateur du projet s'est engagé à réaliser un projet de compensation pour les habitats détruits par l'empiètement dans la rivière Saint-Maurice.

En ce qui concerne le milieu humain, les travaux engendreront des dérangements. Le passage répété des camions assurant le transport des matériaux destinés à la réalisation de l'enrochement et le fonctionnement de la machinerie au site des travaux sont autant de sources de dérangement pour les résidants à proximité et les utilisateurs de la route. Toutefois, il importe de rappeler que les travaux ont pour but de stabiliser un secteur à fort risque de glissement de terrain. Le but du projet du MTQ est donc d'assurer la sécurité du secteur et de ses usagers.

En somme, sur la base des engagements, des précautions et des mesures d'atténuation pris par l'initiateur, le projet est acceptable sur le plan environnemental.

Par conséquent, il est recommandé que le projet de stabilisation de la berge de la rivière Saint-Maurice, le long du chemin Principal sur le territoire de la municipalité de Shawinigan, soit soustrait de la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement et qu'un certificat d'autorisation soit délivré en faveur du ministre des Transports du Québec afin de réaliser lesdits travaux.

Original signé par :

Benoit Vigneault
M.Sc. géographie
Chargé de projet
Direction de l'évaluation environnementale
Projets hydriques et industriels

RÉFÉRENCES

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Instabilité de talus à St-Jean-des-Piles, Municipalité : Shawinigan N/Dossier :38882-05(019)09 – Rapport technique*, préparé par le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du laboratoire des chaussées du ministère des Transports du Québec, 9 août 2012, environ 23 pages incluant 2 annexes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Travaux de stabilisation à prévoir en urgence pour l'hiver 2013 – Avis technique*, préparé par le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du laboratoire des chaussées du ministère des Transports du Québec, 26 octobre 2012, environ 2 pages.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Dimensionnement des contrepoids de stabilisation. Talus de la route 38882 à St-Jean-des-Piles. Municipalité : Shawinigan N/Dossier :38882-05(019)09 – Rapport technique*, préparé par le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du laboratoire des chaussées du ministère des Transports du Québec, 9 novembre 2012, environ 11 pages incluant une annexe.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Dimensionnement des contrepoids de stabilisation. Talus de la route 38882 à St-Jean-des-Piles. Municipalité : Shawinigan N/Dossier :38882-05(019)09 – Rapport technique*, préparé par le Service de la géotechnique et de la géologie de la Direction du laboratoire des chaussées du ministère des Transports du Québec, 14 novembre 2012, environ 10 pages incluant une annexe.

Lettre de M^me^ Patricia Beaudry, du ministère des Transports du Québec, à M. Benoit Vigneault, du ministère du Développement durable, de l'Environnement, de la Faune et des Parcs datée du 14 novembre 2012, concernant la demande de dérogation à la procédure d'évaluation et d'examen des impacts sur l'environnement, 2 pages et 3 pièces jointes.

MINISTÈRE DES TRANSPORTS DU QUÉBEC. *Demande de décret d'urgence en vertu de l'article 31.6 de la Loi sur la qualité de l'environnement. Travaux d'empierrement sur plus de 300 mètres en bordure de la rivière Saint-Maurice – Chemin Principal (38882) – Shawinigan, secteur Saint-Jean-des-Piles.* Novembre 2012, 31 pages.

ANNEXES

ANNEXE 1 LISTE DES UNITÉS ADMINISTRATIVES DU MINISTÈRE, DES MINISTÈRES ET DES ORGANISMES GOUVERNEMENTAUX CONSULTÉS

Les unités administratives du MDDEFP :

- Direction régionale de l'analyse et de l'expertise de la Mauricie et du Centre-du-Québec;
- Secteur Faune;
- Centre d'expertise hydrique du Québec.

Le ministère suivant :

- Ministère de la Sécurité publique.

ANNEXE 2 CHRONOLOGIE DES ÉTAPES IMPORTANTES DU PROJET

Date	Événement
2012-11-14	Réception de la demande de soustraction
2012-11-14	Visite du terrain
2012-11-15	Consultation intra et interministérielle sur la justification et la nature des travaux
2012-11-28	Fin de la consultation et réception des commentaires
2012-12-05	Réception des réponses aux questions acheminées à l'initiateur
2013-02-18	Réception des plans et devis
2013-03-01	Réception des réponses de la deuxième série de questions et commentaires acheminés à l'initiateur